

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

13. december 2001



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets supplerende grundnotat vedrørende Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende følgerne for luftfartsbranchen af terrorangrebene i USA, KOM(2001) 574.

Bendt Bendtsen

Dato : 27. november 2001
J.nr. : 222-98
Sagsbeh. : JLo
Org. enhed : 2. Kontor

Supplerende grundnotat vedrørende Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende følgerne for luftfartsbranchen af terrorangrebene i USA, KOM(2001) 574.

Der henvises til tidligere fremsendt grundnotat af 16. november 2001.

Kommissionens meddelelse har været sendt i høring hos følgende organisationer og selskaber: AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, SID, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS, Cimber Air, Muk Air, Premiair, Star Air, Sterling European Airlines, Sun-Air, Maersk Air, Billund Lufthavn, Dansam, Københavns Lufthavne og Aalborg Lufthavn.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Cimber Air påpeger, at det er vigtigt, at staterne overtager de forsikringsmæssige meromkostninger på ikke-diskriminerende vilkår, og foreslår i den forbindelse, at der ikke skal betales præmie. Endvidere finder man den samtidige ophævelse af forsikringspolicer mistænkelig, og man formoder, at dette undersøges i henhold til konkurrencereglerne.

Dansk Flyvelederforening finder det upassende, at etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum kædes sammen med foranstaltningerne efter terrorangrebene i USA, idet man ikke mener, at dette vil kunne bidrage til et øget sikkerhedsniveau i relation til terror.

Erhvervenes Transportudvalg finder det hensigtsmæssigt, at der er ensartede sikkerhedsregler for luftfart i Europa. Man stiller sig dog tvøvende over for, om der primært inden for passagertransport er behov for et ensartet sikkerhedsniveau overalt i Europa, idet trusselvurderingen i hovedsagen er et nationalt anliggende.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning finder det usandsynligt, at forsikringsbranchen på ny vil indtræde i markedet med udgangen af 2001. Man frygter, at forsikringsbranchen vil benytte terrorangrebene til at fastsætte urimeligt høje gebyrer for forsikringer.

Københavns Lufthavne A/S anfører, at terrordækningen i forsikringsmarkedet på 50 mio. USD ikke har nogen baggrund i den faktiske risiko for den enkelte lufthavn, og at staternes krav om denne minimumsdækning har karakter af indirekte statsstøtte til forsikringsmarkedet. Videre er der tale om konkurrenceforvridning, idet en række lufthavne er statsejede og derfor statsforsikrede, mens andre er privatejede.

For så vidt angår tiltag på sikkerhedsområdet, må det efter KL A/S' opfattelse være en forudsætning, at dette sker efter aftale med ECAC-landene uden for EU. Det bør dog tilstræbes, at kravene i ECAC dokument 30 implementeres, forinden der stilles nye krav.

KL A/S er enige med Kommissionen i, at staterne bør bære ekstraomkostningerne til tiltag på sikkerhedsområdet. I den forbindelse bør afgifterne på indenrigstrafikken overvejes, henset til nye krav til udstyr og personale.

SAS ønsker generelt ikke at vende tilbage til en situation med omfattende statsstøtte til luftfarten.

Vedrørende slots er man af den opfattelse, at tildelte slots for vinterprogrammet 2001/2002 bør være udgangspunktet for slots i vinterprogrammet 2002/2003.

På forsikringsområdet bør der snarest findes en langsigtet løsning efter fælles principper.

På grund af de øgede sikkerhedsomkostninger finder man, at der bør ske justeringer af de afgifter, som pålægges luftfartsselskaberne.

Endelig er SAS tilhænger af, at alle verserende lovforslag, som vil kunne påvirke luftfartsselskabernes omkostninger negativt, bør lægges på is, og at der p.t. ikke bør fremlægges nye sådanne forslag.

SID har meddelt, at det for så vidt angår forsikring og eventuelle støtteforanstaltninger ikke er nok at se på luftfartsselskabernes problemer, men at der skal ses på branchen som helhed.

Kommissionens ønske om at styrke den sociale dialog støttes, men SID finder, at Kommissionen på dette område har forholdt sig tavs.

SID finder ikke, at der, som Kommissionen foreslår, bør lægges op til ændringer af bestemmelserne om ejerforhold i luftfartsselskaber.

For så vidt angår Kommissionens ønske om en bedre dækning af luftfart i WTO, er det SID's holdning, at det er tilstrækkeligt, at luftfarten reguleres internationalt i ICAO, hvor der er en høj fokusering på sikkerhedsaspektet.

Endelig udtrykker SID støtte til etableringen af det Fælles Europæiske Luftrum, dog under forudsætning af, at der ikke ændres ved nationalstaternes suverænitæt.